

早稲田商学第 325 号
昭和 63 年 1 月

コンテナ貨物に関する貿易取引条件について

——コンテナ貨物の流通パターン別考察——

朝 岡 良 平

目 次

1. はじめに
2. 1980年インコタームズの貿易取引条件
3. わが国の輸出入コンテナ貨物の実態
4. 輸出入コンテナ貨物の流通パターン
5. コンテナ貨物に関する貿易取引条件の検討
6. 結 語

1. は じ め に

定期船個品運送における輸送革新といわれる国際海上コンテナ輸送が始まってから約20年になるが、コンテナ輸送は今日世界の主要航路に定着している。わが国のコンテナ輸送は昭和42年に本邦最初のコンテナ船が就航して以来急速に発展し、特に昭和51年以降は目覚ましい伸び率を示してきた。昭和60年における8大港の輸出コンテナ貨物量は4,747万トンで、定期航路貨物量6,314万トンに対する比率は75.2%である。また、同年における8大港の輸入コンテナ貨物量は2,818万トンで、定期航路貨物量3,398万トンに対する比率は82.9%になっている。⁽¹⁾

周知のごとく、当初、定期船会社は、コンテナ詰め貨物の機械荷役と高速コ

ンテナ船により、港湾における貨物の荷役時間——すなわち、船舶の淀泊時間——を出来る限り短縮し、定期船の運航回数を高めて運賃増収をはかるためにコンテナ輸送を導入した。しかし、その後、コンテナによるユニット・ロード・システムにより、異種運送手段の間の積換え、荷役作業の簡便・迅速化、包装の簡易化、輸送時間の短縮等が可能となることから、直接輸出を営んでいる大手メーカーが、自社製品の流通コストの節減をはかるために内陸の工場から海外支店・子会社等まで、いわゆる door-to-door の物流計画を積極的に行うようになった。このように個品運送貨物のコンテナ化が急速に進展するなかで、近年国際複合一貫輸送が登場してきた。⁽²⁾

コンテナ輸送や国際複合一貫輸送の発達に伴って、従来の船荷証券統一条約、海運同盟規則、海上保険約款、荷為替信用状統一規則等の国際規則の再検討がなされ、改訂が行われている。貿易契約においても、当然、新しい輸送方式にもとづく新しい貿易取引条件 (trade terms) を期待する声が強いけれども、コンテナ輸送や国際複合一貫輸送に関する制度・手続がまだ国際的に十分確立していない状態であるから、貿易業界において一般に是認され広く利用されるような貿易取引条件はまだ存在しないといつてよい。

そこで本稿では、まず国際商業会議所 (ICC) が 1980 年に制定した 3 種類の貿易取引条件を紹介し、次にわが国の輸出入コンテナ貨物の実態およびその流通パターンを検討したのち、特に国際複合一貫輸送の対象となるコンテナ貨物の取引に適合する貿易取引条件を流通パターン別に考察してみたい。

注(1) 日本海上コンテナ協会, Containerization, No. 192, 1987. 1, pp. 86-87.

(2) 国際複合運送活動の動向については、運輸省監修「日本物流年鑑(1985年版)」昭和60年12月、249～258頁を参照されたい。また、国際複合一貫輸送の実態については、次の調査報告書を参照されたい。日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会「国際複合一貫輸送の実態と船社、フレイトフォワードーの国際物流戦略——国際物資輸送に関する調査報告書——」昭和62年3月。

2. 1980年インコタームズの貿易取引条件

(1) ICC 試案の貿易取引条件

コンテナ輸送(container transport)や複合一貫輸送(combined transport; intermodal transport; multimodal transport)等の新しい輸送方式の発達に伴って, ICC は1970年代初めに次のような6種類の貿易取引条件を試案した。⁽³⁾

FCL 貨物の引渡場所を①売主の工場または営業所, ② 輸出国の船積港コンテナ・ヤード(CY), ③輸入国の陸揚港コンテナ・ヤード, および④買主の倉庫または営業所の4ヵ所に分け, それぞれの履行地にしたがって, FCL 貨物に適用される取引条件を4種類考えた。

- ① 「(指定売主営業所) コンテナ詰込渡条件」[Free in Container (named seller's premises)]
- ② 「(輸出国における指定複合運送人および指定港) 船積港コンテナ・ヤード渡条件」[Free CT-CY port of shipment (named CT and port in the country of exportation)]
- ③ 「(輸入国における指定複合運送人および指定港) 陸揚港コンテナ・ヤード渡条件」[Free CT-CY port of arrival (named CT and port in the country of importation)]
- ④ 「(指定買主営業所) コンテナ持込渡条件」[Ex-Container (named buyer's premises)]

LCL 貨物の場合には, その引渡場所を①輸出国の船積港コンテナ・フレート・ステーション(CFS) および②輸入国の陸揚港コンテナ・フレート・ステーションの2ヵ所に定め, それぞれの履行地にしたがって2種類の取引条件を考えた。

- ① 「(輸出国における指定複合運送人および指定港) 船積港コンテナ・フレート・ステーション渡条件」[Free CT-CFS port of shipment (named

CT and port in the country of exportation)]]

- ② 「(輸入国における指定複合運送人および指定港) 陸揚港コンテナ・フレート・ステーション渡条件」[Free CT-CFS port of arrival (named CT and port in the country of importation)]

上記の FCL 貨物の場合は、売主がコンテナに貨物を詰込み、これを売主の営業所において複合運送人 (combined transport operator; CTO) の保管へ引移すか、あるいは船積港コンテナ・ヤード、陸揚港コンテナ・ヤード、または買主の営業所へ持込んで引渡提供するのである。したがって、1 番目の「(指定売主営業所) コンテナ詰込渡条件」は、いわゆる「工場渡条件」(Ex Works) の系統でなく、Free 系統に属する。同様に、4 番目の「(指定買主営業所) コンテナ持込渡条件」は、その内容から、Ex 系統のものではなく、Free 系統と考えられるので、Free in Container (named buyer's premises) または Free Delivered in Container (named buyer's premises) という用語の方が適切であると思われる。

LCL 貨物に適用される上記の 2 取引条件も Free 系統に属するものである。「船積港 CFS 渡条件」と「陸揚港 CFS 渡条件」にそれぞれ対応する貿易取引条件として、イギリスの文献に次のような用語が報告されている。前者に対応する用語は、Delivered at Container Collected Depot (named place of depot)「(指定デポ所在地) コンテナ集配デポ持込渡条件」である。⁽⁴⁾ この取引条件においては指定のコンテナ集配デポにおいて売主が物品を CTO に引渡すまでの一切の危険と費用を負担する。売主の責任は、物品が指定のコンテナ集配デポに到着して CTO の保管に引移されたときに終り、物品をコンテナに詰込む義務を負わない。買主は CTO と運送契約を締結し、物品が指定引渡場所において CTO の保管に引渡された以後生ずる一切の費用と危険を負担しなければならない。

他の取引条件は、F.A.S. という略語で表示されているが、いわゆる「(船積

港) 船側渡条件」(free alongside ship)を意味するものではなく、“free arrival station”の略語で、「(指定到着港) コンテナ・フレート・ステーション渡条件」というべきものである。この契約においては、売主が輸入国における指定到着港コンテナ・フレート・ステーションまでコンテナ詰め貨物を持込んで引渡提供を行い、それまでの物品に関する一切の危険と費用を負担し、買主が自己の危険と費用にもとづいてコンテナから物品を取り出して輸入通関手続を行うのである。⁽⁵⁾ このようなまぎらわしい略語の使用がどの程度慣用されているかは明らかでないが、誤解や混乱を避けるためにも使用すべきではない。

(2) ICC 制定の3つの貿易取引条件

その後数年にわたる調査・研究を重ねた結果、ICCは次の3種類の新しい貿易取引条件を制定し、これを「インコタームズ」(1980年版)に収めて発表した。(a)運送人渡条件 [Free Carrier...(named point)], (b)輸送費済み条件 [Freight/Carriage Paid to...(named point of destination)] および(c)輸送費・保険料済み条件 [Freight/Carriage and Insurance Paid to...(named point of destination)] の3取引条件である。(a)と(c)は全く新しい取引条件である。(b)は「1953年インコタームズ」に収録されていた貿易取引条件と同じ用語であるが、今回、旧取引条件は廃止され、新しい運送方式による貿易取引に適用されうるような内容に改正された。これらの取引条件はいずれもコンテナ輸送や複合一貫輸送を利用する貿易取引に適合するように案出されたもので、それぞれ従来の FOB, C&F, CIF 条件に対応するものである。以下、各取引条件の内容を簡単に紹介する。

(a) 運送人渡条件 (FRC)

この取引条件は、基本的には本船渡条件 (FOB) と同じであるが、売主が輸出国内の指定場所において買主指定の運送人の管理下に物品を引渡したときに売主の義務が終了するという点が異なる⁽⁶⁾。Free Carrier (コード:FRC) のあとに指定引渡場所を明示する。

「運送人渡条件」の売主は、合意せる引渡期日または期間内に、指定場所において買主指定の運送人の管理下に約定品を引渡す義務を負い、このような引渡提供がなされるまでその物品に関する危険と費用を負担しなければならない。売主が B/L その他の運送書類を買主に提供する義務を負う場合には、当該書類を提供することにより売主の義務が終了する。⁽⁷⁾

他方、買主は、指定場所から物品を運送するため、自己の費用をもって運送契約を結び、運送人の名称および運送人に対する物品引渡期日等について通知し、売主による物品の引渡提供がなされたときから、その物品に関する一切の危険と費用を負担しなければならない。⁽⁸⁾

(b) 輸送費済み条件

この取引条件は、運賃込条件 (C&F) と同じように、売主が指定仕向地まで物品を送付する義務を負い、その運賃を支払う点は似ているが、物品の滅失損傷の危険が最初の運送人の管理下に物品が引渡されたときに売主から買主に移転する点が異なる。Freight/Carriage Paid to (コード : DCP) のあとに指定仕向地を明記して用いる。

「輸送費済み条件」⁽⁹⁾ の売主は、自己の費用をもって、仕向地の指定場所まで約定品を送付するための運送契約を締結し、約定期日に物品が最初の運送人の保管に移されるまで当該物品の危険を負担し、かつ物品が運送人に引渡された旨の通知をテレコミュニケーションにより遅滞なく買主に与えなければならない。売主は、自己の費用をもって、物品の輸出に必要とされる許認可を取得し、輸出のために賦課される諸税・料金・手数料、常例の包装費、検数・検量・鑑定料金など、物品を最初の運送人に引渡すまでに要する一切の費用（ここまでは運送人渡条件の場合に負担する費用と同じ）を負担するほか、物品を仕向地の指定場所まで送付するための運賃（または輸送費）を支払わなければならない。なお、売主が B/L その他の運送書類を買主に提供する義務を負う場合には、当該書類を提供することにより売主の義務が終了する。⁽¹⁰⁾

買主は、仕向地の指定場所で物品を運送人から受取り、契約に定められた代金を支払い、かつ、運賃を除いて、物品が最初の運送人の管理下に引渡されてから仕向地の指定場所に到着するまでの輸送中に物品に関して生ずる一切の費用・料金および荷卸費用を負担しなければならない。ただし、荷卸費用が運賃に含まれているかまたは運賃が支払われるときに運送人によりこれが徴収される場合はこの限りでない。物品の輸入手続に伴う関税その他の諸税・料金は買主の負担である。また、物品が出荷地において最初の運送人の管理下に引渡された以後、買主は物品に関する一切の危険を負担しなければならない。¹⁴⁾

(c) 輸送費・保険料済み条件

この取引条件は、運賃保険料込条件(CIF)と同じように、売主が仕向地の指定場所まで物品を送付しかつ付保する義務を負い、その運賃と保険料を支払う点は似ているが、物品の滅失損傷の危険が、最初の運送人の管理下に物品が引渡されたときに売主から買主に移転する点が異なる。売主が B/L その他の運送書類を買主に提供する義務を負う場合には、当該書類を提供することにより売主の義務が終了する。Freight/Carriage and Insurance Paid to (コード：CIP) のあとに指定仕向地を明記して用いる。

この取引条件は、運送中における物品の滅失損傷の危険に対して売主が運送保険を手配し、保険料を支払いかつ保険証券を提供するという義務を除いて、それ以外はすべて輸送費済み条件と同じ内容である。

売主の主要義務は、自己の費用をもって、仕向地の指定場所まで約定品を送付するための運送契約を締結し、約定期日に物品が最初の運送人の保管に移されるまで当該物品の危険を負担し、その後の運送中の危険に対して運送保険を手配し、常例の運送書類および險保証書を商業送り状その他の書類と一緒に買主に提供するとともに、物品が運送人に引渡された旨の通知をテレコミュニケーションにより遅滞なく買主に与えなければならない。売主は、上記の輸送費済み条件に示した輸出のために課せられる諸税・料金・手数料等および仕向地

までの運賃のほか、運送保険料を支払わなければならない。⁽¹²⁾

買主は、仕向地における指定場所で物品を受取り、契約に定められた代金を支払い、かつ、運賃と保険料を除いて、仕向地に到着するまでの輸送中に物品に関して生ずる一切の費用・料金および荷卸費用を負担しなければならない。ただし、荷卸費用が運賃に含まれているかまたは運賃が支払われるときに運送人によりこれが徴収される場合はこの限りでない。また、物品が出荷地において最初の運送人の管理下に引渡された以後、買主は物品に関する一切の危険を負担しなければならない。⁽¹³⁾

注(3) 小原三佑嘉「コンテナによる複合一貫輸送のための新しい Trade Terms への模索」海事産業研究所報, No. 78, 1972年12月, 18~25頁。

(4) Schmitthoff, C.M., *The Export Trade*, 7th ed., London, 1980, p. 13.

(5) Schmitthoff, *op. cit.*, p. 15. (quoted from *Kuehne and Nagel Ltd. v. W.B. Woolley (Scotland) Ltd.* (1973) unreported.)

(6) ここにいう「運送人」とは、自分自身で、または自分の名前にて、道路運送、鉄道運送、海上運送、複合運送などの契約を締結する者を意味する。売主が B/L, Waybill または貨物受取証を買主に提供しなければならぬ場合には、運送人発行の当該書類を提供することにより、売主の義務が然るべく終了する。ICC, Incoterms, 1980 edition, p. 100.

(7) ICC, Incoterms, 1980 edition, pp. 100~104.

(8) *Ibid.*, pp. 104~106.

(9) 「輸送費済み」条件および「輸送費・保険料済み」条件という邦語を使用する理由については、拙著「貿易売買と商慣習」(第3版), 昭和56年, 451頁を参照されたい。

(10) ICC, *op. cit.*, pp. 108~110.

(11) *Ibid.*, pp. 110~112.

(12) *Ibid.*, pp. 114~118.

(13) *Ibid.*, pp. 118~120.

3. わが国の輸出入コンテナ貨物の実態

大蔵省関税局・全国各税関は、運輸省港湾局と共同で昭和60年10月1日から

1ヵ月間にわたり全国規模の輸出入コンテナ貨物流動調査を実施した。大蔵省関税局はこれまでも同様の調査を京浜・阪神両外貿埠頭公団と共同で計4回（昭和45年、47年、49年の調査期間は、各年の10月21日～11月20日の1ヵ月間であり、53年は10月1日～31日の1ヵ月間）実施したが、外貿埠頭公団の解散に伴いその後の調査は中断されていた。冒頭に述べたように、コンテナ貨物に関する貿易取引条件を考察するにあたり、先ずコンテナ輸送や複合一貫輸送における貨物の流動状況の実態把握が必要であることは申すまでもない。筆者も数年にわたり京浜港、名古屋港および神戸港におけるコンテナ貨物の輸出入手続等に関する調査を行ったことがあるが、規模、予算、時間等から調査範囲が極めて限定され、定性的把握を行うことができて、定量的把握は不可能に近いものであった。この点、大蔵省関税局等の調査は、量的実態把握にとって極めて貴重な資料であるので、今回および前回実施されたコンテナ貨物流動調査報告書⁴⁴にもとづいて、わが国における輸出入コンテナ貨物の動向を把握してみたい。

（1）輸出コンテナ貨物の動向

昭和60年10月の調査期間中に全国各税関における輸出コンテナ貨物の通関は、申告件数172,971件（53年10月、83,437件）、貨物量3,951,827トン（同、1,517,612トン）、価額1兆6,264億円（同、4,956億円）であった。申告書1件当りの貨物量、価額は全国平均でそれぞれ貨物量22.8トン（同、18.2トン）、価額940万円（同、594万円）であり、また貨物量1トン当りの価額は41.2万円（同、32.7万円）であった。⁴⁵ 輸出コンテナ貨物について、(a)輸出申告時の貨物の状態、(b)コンテナ詰込み施設、および(c)コンテナ貨物の主な輸送手段をまとめると以下ようになる。

（a）輸出申告時の貨物の状態

輸出申告時に貨物がコンテナに詰め込まれる前の状態であるか、あるいは詰

め込まれた後の状態であるかをみると、「コンテナ詰め前」の状態のものが申告件数では全体の 89.1% (53年, 91.1%; 49年, 93.0%), 貨物量では全体の 67.4% (53年, 74.7%; 49年, 80.6%) と, 昭和49年および53年の調査結果と比較すると「コンテナ詰め前」通関貨物の構成比が今回さらに減少し, 反対に「コンテナ詰め後」通関貨物の構成比が申告件数(49年, 7.0%; 53年, 8.9%; 今回, 10.9%) および貨物量(49年, 19.4%; 53年, 25.3%; 今回, 32.6%) の双方で増加している。⁶⁶⁾

また, 輸出コンテナ貨物のうち、「混載されている」貨物は貨物量全体の17.7% (前回, 21.4%) である。したがって, 「混載されていない」貨物の割合が53年調査時の78.6%から今回の82.3%に増加し, 輸出コンテナ貨物の船積み1件当たりの数量が大きくなっていることが示されている。⁶⁷⁾ 輸出コンテナ貨物の「混載されている」割合が全国平均を上回っているのは, 東京港(22.5%), 横浜港(20.2%), 神戸港(19.1%) および下関港(36.0%) である。⁶⁸⁾

(b) コンテナ詰め施設

コンテナ貨物の輸出の場合には, 輸出通関手続のほかに, 在来船による船積みの場合には無い, 輸出貨物のコンテナ詰め(バンニング)作業がある。輸出貨物がどのような施設でコンテナに詰め込まれるかを上記調査報告書でみると, 全国平均では, 「海貨業者倉庫」がもっとも多く, コンテナ貨物量全体の 39.1% (53年, 37.1%; 49年, 44.8%), 次いで「メーカー倉庫」25.5% (53年, 22.2%; 49年, 16.3%), 「公共上屋」(公共野積場を含む。以下同じ) 15.0% (53年, 15.9%; 49年, 9.5%), 「一般倉庫」7.7% (53年, 6.4%; 49年, 6.1%), 「CFS」(コンテナ・ターミナル内にある on-dock CFS。以下同じ) 6.1% (53年, 12.8%; 49年, 19.2%), 「荷主倉庫」5.7% (53年, 4.1%; 49年, 2.0%) の順になっている。⁶⁹⁾ その他0.9% (53年, 1.5%; 49年, 2.1%) は off-dock CFS とみてよいのであろうか。一般的傾向として, メーカー倉庫, 荷主倉庫および一般倉庫の構成比が大きくなっており, 反対に CFS の構成比が著

しく低下していることが示されている。

(c) 輸出コンテナ貨物の主な輸送手段

輸出貨物がコンテナ詰めされた場所（施設）から船積場所（コンテナ・ヤード, CY）までの輸送手段は、全国平均でみると、「トラックまたはトレーラー」が全体の91.2%（53年, 85.0%；49年, 83.2%）と圧倒的である。その他としては、「はしけ・船舶」4.1%（53年, 1.0%；49年, 0.3%）, 「フェリー」0.5%（53年, 3.1%；49年, 2.5%）, 「貨車」0.1%（53年, 0.2%；49年, 0.3%）が僅かに利用されている。また、コンテナ・ターミナルまたは岸壁で輸出貨物がコンテナに詰め込まれるため、「輸送手段なし」というのが4.1%（53年 10.7%；49年, 13.7%）あり、これにも減少傾向がみられる。^㉒「輸送手段なし」というのは、コンテナ・ターミナルの整備が進んでいる京浜港（3.5%）と神戸港（5.5%）に比較的多く、また関釜フェリー発着点の下関港（33.3%）が極めて高い構成比を占めている。^㉓

（２） 輸入コンテナ貨物の動向

昭和60年10月の調査期間中に全国各税関における輸入コンテナ貨物の通関は、申告件数66,278件(53年10月, 46,204件), 貨物量2,008,583トン(同, 1,023,370トン), 価額5,473億円(同, 2,553億円)であった。申告書1件当りの貨物量および価額は全国平均でそれぞれ貨物量30.3トン(同, 22.1トン), 価額826万円(同, 553万円)であり、また貨物量1トン当りの価額は27.3万円(同, 25万円)であった。^㉔ 輸入コンテナ貨物について、(a)輸入申告時の貨物の状態、(b)コンテナ貨物取出し施設、および(c)コンテナ貨物の主な輸送手段をまとめると以下ようになる。

(a) 輸入申告時の貨物の状態

輸入申告時に貨物がコンテナから取出された後の状態であるか、あるいは取出し前の状態であるかをみると、「コンテナ取出し後」の状態のものが申告件

数では全体の 72.5% (53年, 83.0%; 47年, 87.3%), 貨物量では 51.4% (53年, 63.1%; 49年, 64.1%) を占めている。昭和49年および53年の調査結果と比較すると、「コンテナ取出し後」通関貨物の構成比が減少し、「コンテナ取出し前」通関貨物の構成比が申告件数(49年, 12.7%; 53年, 17.0%; 今回, 27.5%) および貨物量(49年, 35.9%; 53年, 36.9%; 今回, 48.6%) の双方で増加しており, 輸出コンテナ貨物と同様に door-to-door の複合一貫輸送が進んでいるとみられる。²³⁾

他方, 輸入コンテナ貨物の混載状況をみると, 「混載されている」貨物は貨物量全体の9.6% (53年, 14.7%) を占め, 「混載されていない」貨物の割合が90.4% (同, 85.3%) と増加しており, 輸出の場合と同様, 輸入コンテナ貨物の船卸し1件当りの数量が大きくなっていることが示されている。²⁴⁾ 輸入コンテナ貨物の「混載されている」割合が全国平均を上回っている港は, 名古屋港(12.2%), 大阪港(10.5%), 四日市港(34.6%) および下関港(27.7%) である。²⁵⁾

(b) コンテナ貨物取出し施設

コンテナ貨物の輸入の場合には, 輸入通関手続のほかに, 在来船による輸入の場合には無い, コンテナから輸入貨物を取り出すデバンニングという作業がある。輸入貨物がどのような施設でコンテナから取出されるかをみると, 全国平均では, 「海貨業者倉庫」がもっとも多く, コンテナ貨物量全体の38.8% (53年, 34.4%; 49年, 37.4%), 次いで「一般倉庫」20.3% (53年, 23.3%; 49年, 18.7%), 「メーカー倉庫」16.3% (53年, 14.8%; 49年, 15.9%), 「荷主倉庫」10.1% (53年, 8.9%; 49年, 6.1%), 「公共上屋」(公共野積場を含む。以下同じ) 9.1% (53年, 7.6%; 49年, 4.7%), CFS(on-dock CFS) 3.1% (53年, 9.5%; 49年, 11.9%) の順になっている。²⁶⁾ 「その他」(今回, 2.3%; 53年, 1.5%; 49年, 5.3%) は off-dock CFS とみてよいのであろうか。一般的傾向として, メーカー倉庫, 荷主倉庫および公共上屋の比率が増加しているのに対し,

一般倉庫と CFS の比率が減少しており、特に後者の低下が目立っている。

(c) 輸入コンテナ貨物の主な輸送手段

輸入コンテナ貨物が船卸場所（コンテナ・ターミナルまたは岸壁）でコンテナから取出されるのは（「輸送手段なし」に該当）、貨物量の3.5%（53年，10.5%；49年，10.8%）である。それ以外の輸入貨物は船卸場所から取出し場所（施設）までコンテナに詰めたまま運送されるが、その輸送手段は輸出の場合と同様に「トラックまたはトレーラー」が主体で、貨物量全体の94.5%（53年，87.9%；49年，87.5%）を占めている。その他の輸送手段は、「はしけ・船舶」1.5%（53年，0.9%；49年，0.7%），「フェリー」0.3%（53年，0.5%；49年，0.7%），「貨車」0.2%（53年，0.1%；49年，0.3%）である。¹⁴⁾「輸送手段なし」は、下関港（18.8%）と博多港（9.8%）の2港で著しく高く、東京港（3.4%），横浜港（4.6%）および神戸港（3.8%）が全国平均に近い。¹⁵⁾

注(14) 大蔵省関税局・全国各税関・運輸省港湾局「昭和61年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」昭和62年3月（以下の脚註において62年報告書と略称）。なお、昭和53年10月に実施された調査結果については、大蔵省関税局・全国各税関・京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団「全国における輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」昭和54年7月（以下の脚註において54年報告書と略称）を参考とした。

- (15) 62年報告書，1～2頁。54年報告書，66～67頁。
- (16) 62年報告書，39頁。54年報告書，35頁。
- (17) 62年報告書，37頁。
- (18) 62年報告書，307頁。
- (19) 62年報告書，31頁。54年報告書，65頁。
- (20) 62年報告書，33頁。54年報告書，58頁。
- (21) 62年報告書，34頁および311頁。
- (22) 62年報告書，1～2頁。54年報告書，114～5頁。
- (23) 62年報告書，39頁。54年報告書，35頁および37頁。
- (24) 62年報告書，37頁。
- (25) 62年報告書，38頁。
- (26) 62年報告書，31頁。54年報告書，113頁。
- (27) 62年報告書，33頁。54年報告書，106頁。
- (28) 62年報告書，34頁。

4. 輸出入コンテナ貨物の流通パターン

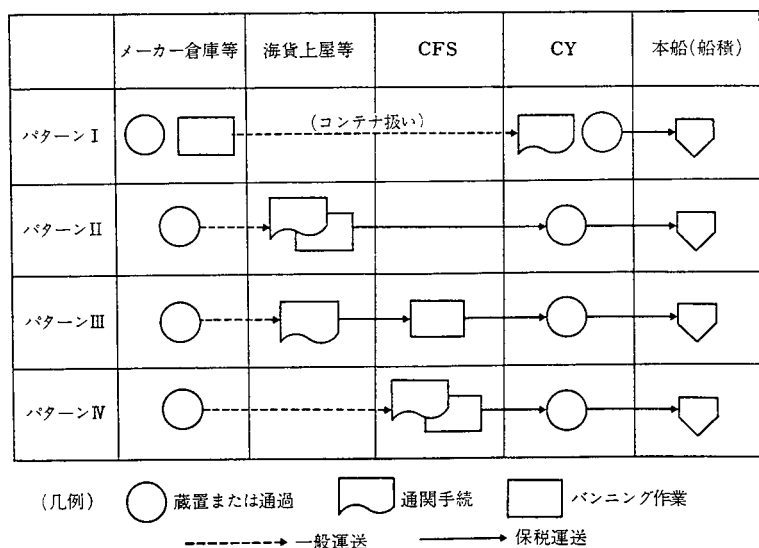
(1) 輸出コンテナ貨物の流通パターン

前述のように、コンテナ貨物の輸出の場合には、輸出通関手続のほかに、在来貨物の船積みの場合に無い、バンニング(vanning)というコンテナ詰め作業があるので、輸出通関手続とバンニングを行う施設の組合わせにより、輸出貨物がメーカー倉庫または荷主倉庫を出てCYに搬入されるまでの流通経路を次の4種類のパターンに分類することができる(図-1 参照)。²⁴⁾

(a) パターン I

図-1に示すように、パターンIは、大手直貿メーカー等が反復して大量に輸出する場合にみられるもので、このような大手メーカーが大量に輸出する同種製品について、予じめ「コンテナ扱い」²⁵⁾の手続を船積地の税関で行い、その許

図-1 輸出コンテナ貨物の流通パターン



可にもとづいて内地地の自社工場の倉庫等で当該貨物をコンテナに詰め込み、実入りコンテナを直接CYへ搬入、そこで「コンテナ扱い」による貨物の輸出申告（いわゆるヤード通関）を行う。このパターンのコンテナ貨物は荷送人によってバンニングが行われるので、シッパーズ・パック（shipper's pack）と呼ばれ、すべてFCL貨物（full container-load cargo）である。テープレコーダー、レコードプレイヤー、ラジオ受信機、テレビ受像機等の家庭用電気機器、自動車部品、二輪車などがこのパターンによりコンテナ貨物として船積みされている。⁶⁴⁾

前節に述べたわが国における輸出コンテナ貨物の動向によると、「コンテナ詰め後」通関貨物は、申告件数および貨物量のいずれについても増加の傾向がみられ、貨物量全体に占める構成比は昭和60年の調査時で32.6%である。これをコンテナ詰め施設別でみると、メーカー倉庫（25.5%）および荷主倉庫（5.7%）の合計31.2%がほぼ「コンテナ詰め後」通関貨物と考えられるので、大体、輸出コンテナ貨物量の30%強がパターンⅠに属するものと推定される。

(b) パターンⅡ

パターンⅡの輸出コンテナ貨物の流れは、図-1の2段目に示すように、メーカー等で生産された貨物が一旦、港頭地区にある保税の海貨業者倉庫（以下、海貨上屋と称す）、公共上屋等に搬入され、必要に応じて改装、仕分け、マーキング等船積みのための手直し・準備作業をした後、そこで当該貨物の輸出通関手続を済ませ、そしてバンニングを行い、保税運送（over-land transport; OLT）をかけて実入りコンテナをCYへ搬入するというものである。

パターンⅡは、港頭地区の海貨業者が自社倉庫または関連施設等を用いて輸出貨物の船積準備、輸出通関手続、コンテナ詰め作業を行うところから、在来貨物の船積手続にもっとも類似している。大蔵省関税局等の調査報告書によると、昭和60年10月における「コンテナ詰め前」通関貨物は全貨物量の67.4%である。このうち、パターンⅡの輸出コンテナ貨物は、バンニングの施設により、

海貨上屋（39.1）、公共上屋（15.0%）および一般倉庫（7.7%）の合計（61.8%）であるから、全貨物量の60%強ということができ、このパターンによるコンテナ貨物の輸出が一番多い。

なお、このパターンによるコンテナ輸送は、荷送人、貨物量、貿易取引等の実態により、さらに次の3類型に分類できる。

(イ) パターンⅡ・A型

見込み生産等により製造される特定メーカーや商社の貨物が、生産され次第、船積業務について提携関係にある港頭地区の海貨業者倉庫、物流センター等に搬入・蔵置され、後日メーカー／商社からの船積依頼（shipping instruction）に従って、当該海貨業者が輸出貨物の仕分け、マーキング作業、輸出通関手続を済ませてから、これをコンテナに詰めてCYに搬入する。このパターンの輸出は、コンテナ単位にまとまる大口貨物の輸出が継続して行われる場合に多く、海外支店・子会社等に対する製品や部品の輸出に利用されている。例えば、直貿メーカーが港頭地区に流通センターを設置し、そこからコンテナ貨物の輸出を行う場合はパターンⅡ・A型である。パターンⅠに類似しているが、バンニングが港頭地区の保税地域で行われるのと、場合により多種類の貨物が混載されるので、コンテナ扱いが認められず、明らかに区別される。⁶²⁾

(ロ) パターンⅡ・B型

不特定の荷送人（メーカーまたは商社）からコンテナ単位にまとまった大口貨物が港頭地区の海貨上屋等に搬入され、ここで輸出通関手続およびバンニングが行われた後、FCL 貨物として CY に搬入して船積みが行われる。

A型とB型を特に区別する必要はないように思われるが、前者にはパターンⅠと同様に、メーカーまたは商社による複合一貫輸送体制がみられる。したがって、A型の場合には、特定の海貨業者が特定のメーカーまたは商社の下請業者として当該複合一貫輸送システムの中に組み込まれるのであって、この型の取扱いを行っている海貨業者は限られており、比較的大手の企業にみられる。

B型の方がより一般的であり、これを取扱っている海貨業者の数は非常に多いし、また経営規模も区々である。大手直貿メーカーの下請としてA型のコンテナ貨物を取扱うことは、当該貨物の輸出が好調のときは営業の努力をしなくても大量貨物を扱うことが出来るが、不況になると急激に貨物量が減り仕事がなくなるという危険がある。したがって、A型、B型およびC型のコンテナ貨物を取扱うとか、あるいはA型を主体とする場合でも、複数の異業種のメーカーまたは商社の下請となって危険を分散させる方策が通常とられる。³³

(ハ) パターンⅡ・C型

荷主からの船積依頼にもとづき、港頭地区にある海貨上屋等に搬入された不特定多数の輸出者（荷主）の小口貨物（それだけではコンテナ単位にまとまらない程度の数量の貨物）を、輸出通関手続を済ませた後、同一仕向地向けの他の荷主の小口貨物と一緒に同一コンテナに混載（consolidation；groupage）し、海貨業者がこの混載コンテナ（a mixed container）の荷送人となってこれをCYへ搬入し、船積みが行われる。この場合も運送人（船会社）から見れば、FCL貨物でありまた shipper's pack であるが、場合により特に Forwarder's Pack と称することもある。混載コンテナを仕立てる海貨業者（混載業者）は、輸出者（荷主）の要求があるとき、各輸出者に対していわゆる House B/L（Freight Forwarder's B/L）を発行する。この型は、いわゆるインターナショナル・フレート・フォワードナーが複合運送人（混載業者）として国際複合一貫輸送を行う場合の典型であると考えられる。³⁴

昭和60年10月の全国コンテナ貨物流動調査の結果、輸出コンテナ貨物のうち、「混載されている」貨物は約70万トンで全貨物量の17.7%を占めている旨が報告されている。前述のように、CFS（off-dockを含めて）で混載された貨物量が7%であるから、海貨上屋等で混載された貨物量は10.7%で、これがパターンⅡ・C型の大体の規模と考えられる。したがって、A型およびB型の貨物量は全体の50%位であると推定される。

(c) パターンⅢ

このパターンは、図-1 に示すとおり、不特定多数の荷主の小口貨物が海貨上屋等に搬入され、そこでは当該貨物の輸出通関手続だけが海貨/通関業者によって行われる。輸出通関手続が済んだ後、外国貨物として当該施設から保税運送により船社 CFS へ運ばれ、CFS オペレーターによって他の荷送人の貨物と一緒に混載コンテナに仕立てられ、CY を経由して船積みされる。このパターンは、個品運送のもっとも典型的なものである。このパターンの貨物は殆んどが小口貨物で、2~5 容積トン (M³) のものが多いようである。しかし、極く例外的に、例えばブルドーザーやトラクターのように、1 台だけでも FCL 貨物となりうるような貨物でも、コンテナ詰め作業が複雑であるとか、ショアリング費用が割高になるために採算の合わないものが、CFS に持ち込まれることがある。

海貨業者にとって、パターンⅢの貨物取扱件数は比較的多いようであるが、貨物量が少ないので混載コンテナを仕立てることが難しく、通関手続だけではメリットが殆んどない。けれども在来船の個品運送貨物の輸出手続および船積手続を考えると、パターンⅢが本来の個品運送貨物の流れであり、他のパターンがコンテナ化に伴って生じた新しい流れであるというべきであろう。

パターンⅢの例としては、①至急に船積みしなければならぬ小口貨物で、海貨業者のところでは混載コンテナを仕立てることができない場合、②海貨業者の倉庫等において混載コンテナを仕立てることができるときでも、信用状にもとづいて荷為替を取組む関係で荷送人が船会社の B/L を必要とする場合、③特定の荷送人の大口貨物をコンテナに詰めたが、全部が1個または数個のコンテナにうまく収まらず、若干の半端がでてしまったとき、契約履行上、同一船舶に船積みしなければならないので、コンテナに詰めた部分は CY へ搬入し（パターンⅡ・B型）、コンテナに詰め込めなかった部分を CFS に搬入する場合などを挙げることができる。⁶⁹⁾

(d) パターンⅣ

パターンⅣでは、未通関貨物が直接 on-dock CFS に搬入され、そこで CFS オペレーターによって当該貨物の輸出通関手続とバンニング作業が行われ、CY を経由して船積みされる。外国貿易船等により貨物を輸送する船会社は、原則として、荷主またはその代理人から外国貨物(税関による輸出許可済みの貨物)を受取り、これを船積みしなければならないことになっている。この点からみると、パターンⅣは変則的であるが、コンテナ輸送開始当時、コンテナ化の促進・啓蒙を目的とし、またバンニング作業の円滑化を図るために、荷主に対するサービスとして CFS で内国貨物を受取り、ここで当該貨物の輸出通関手続を済ませてからコンテナ詰め作業が行われた。そこで、内国貨物(未通関貨物)が持ち込まれた場合、CFS ではこれを仮り受けし、輸出通関手続が済んでから CFS への正式搬入として処理している。船会社によっては、CFS では前記パターンⅢの既通関貨物だけを受取り、パターンⅣの未通関貨物を一切取扱っていないところがある。また、このパターンの貨物を受付けている CFS でも、年々貨物量が減っているとのことである。両パターンの貨物を取扱っている CFS (京浜地区)では、貨物量の55～60%位がパターンⅢ、40～45%位がパターンⅣであると推定している。⁶⁹⁾

昭和60年10月の調査時に on-dock CFS でコンテナ詰めされた貨物量は全体の6.1% (53年, 12.8%; 49年, 19.2%) であるが、東京港 (7.9%), 横浜港 (5.6%), 神戸港 (8.9%) および大阪港 (5.9%) の4港以外には殆んどない。CFS においてコンテナ詰めされる貨物量は、コンテナ・ターミナル内の CFS (on-dock CFS) およびターミナルの外にあるCFS (off-dock CFS) の取扱い貨物を合わせると、全国平均で7.0%と推定される。パターンⅢとⅣの貨物量を前記の割合で推定すると、前者が4%強、後者が3%弱となる。両パターンの貨物は、極く例外的なものを除いて、いずれも LCL 貨物であり、また船会社によりバンニングされるので Carrier's Pack である。

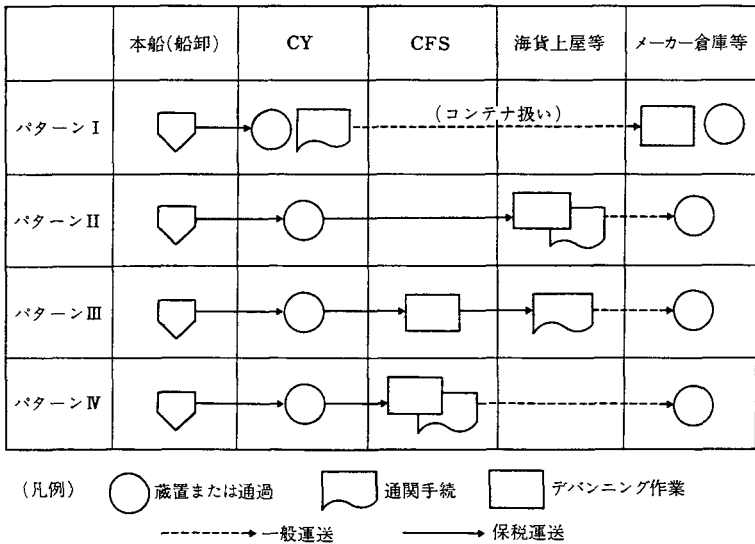
(2) 輸入コンテナ貨物の流通パターン

コンテナ貨物の輸入の場合には、輸入通関手続のほか、在来貨物の輸入の場合に無いデバンニング（devanning）というコンテナから貨物を取り出す作業があるので、デバンニングと輸入通関手続を行う施設の組合わせにより、コンテナ貨物の輸入作業手順に若干の異なるパターンがみられる。即ち、輸入コンテナ貨物が本船から CY に船卸しされ、先ずコンテナ自体の一括（または個別）搬入届が税関保税部門に提出されて CY から搬出しうるようになるまではすべて同じであるが、その後 CY からメーカー倉庫等（輸入者、荷主、ユーザー等の倉庫までの流通経路をデバンニングと輸入通関手続を行う施設の組合わせにより次の 4 種類のパターンに分類することができる（図-2 参照）。

(a) パターン I

パターン I の場合、コンテナ貨物は CY に蔵置されている間に輸入通関手続

図-2 輸入コンテナ貨物の流通パターン



(いわゆるヤード通関)が行われ、「コンテナ扱い」⁸⁷⁾によりコンテナ詰め状態でCYから搬出されメーカー倉庫等へ運送され、そこでデバンニングが行われる。これは、部品・原料等大口貨物を継続反復して輸入する直貿メーカー等のケースにみられるパターンである。前記のように、船卸し予定のコンテナがすべて陸揚げされ、CY内の所定の場所に搬入されると、CYオペレーターはコンテナリスト、カーゴ・マニフェスト、カーゴ・ボート・ノートを税関保稅部門に一括提出し、コンテナの一括搬入届けを行う。海貨/通関業者は一括搬入届の確認をしてから個別的にコンテナ貨物の輸入通関手続のための準備に移行する。このパターンの場合、引取りを急ぐコンテナ貨物については、個別搬入届が認められている。⁸⁸⁾

昭和60年10月の全国調査の時点で、輸入申告時にコンテナ詰めのままの状態の貨物は、前述のように申告件数および貨物量ともに年々増加しているが、貨物量では48.6%と、ほぼ輸入コンテナ貨物の半分近くになっている。このうち、メーカー倉庫等でデバンニングされる貨物量は、メーカー倉庫(16.3%)および荷主倉庫(10.1%)の合計が26.4%であるから、残りの22.2%は他の施設でデバンニングが行われたとみるべきであろう。

(b) パターンⅡ

上記と同様に、船卸し予定のコンテナがすべて陸揚げされ、ヤード内の所定の場所に蔵置されると、原則としてCYオペレーターは税関保稅部門に対しコンテナの一括搬入届けを行う。引取りを急ぐコンテナ貨物については、個別搬入届が認められる。搬入届確認後、海貨/通関業者は、海貨上屋、保稅上屋、公共上屋等の保稅施設へ搬入するため保稅運送の手続を行い、貨物をコンテナ詰めのまま海貨上屋等へ搬入してから、そこでデバンニングにかかる。貨物の品質、数量、包装状態等の確認・点検の後、輸入通関手続が行われ、これが済んでから、荷主(輸入者)等に内国貨物として引取られる。これがパターンⅡである。⁸⁹⁾

保税上屋で輸入申告される貨物には、一般雑貨類、冷凍貨物(魚、肉、野菜)、繊維製品、機械類、危険品、動植検貨物、その他納品先が複数に分かれているためヤード通関ができない貨物が含まれる。保税倉庫に搬入・蔵置される貨物としては酒類、罐詰等がみられる。

輸出コンテナ貨物の場合と同様、このパターンはA型、B型およびC型に分類でき、それぞれの型の貨物の流れは、輸出の場合の説明と反対方向にある。A型の場合は、特定の大手商社、食品会社、メーカー等が輸入者で、コンテナ単位にまとまる大口貨物を反復継続して輸入するため提携関係にある港頭地区の海貨業者の倉庫や物流センター等を利用する場合にみられる。海外買付支店や子会社からの製品や部品などの輸入に利用されている。B型は、不特定の荷主(メーカーまたは商社)が輸入するコンテナ単位にまとまった大口貨物の場合である。A型とB型とは、作業手順および輸入通関手続については区別する必要はないが、前者にはパターンⅠと同様、メーカーまたは商社による複合一貫輸送体制が整えられ、特定の海貨業者が特定の輸入者(メーカーまたは商社)の下請業者として当該複合一貫輸送システムに組み込まれる傾向がみられる。

B型とC型はともに不特定多数の荷主(輸入者)の貨物、すなわち一般的な個品運送貨物の輸入経路である。しかし、B型の貨物はコンテナ単位にまとまる程度の大口貨物であり、その輸入者または荷主が通常当該貨物の運送契約上の荷受人である。これに対し、C型の貨物は小口貨物であり、輸出地の海貨業者が複数の荷主の小口貨物について混載コンテナを仕立て、その荷送人として積出すので、そのパートナーである輸入地の海貨業者が荷受人として当該混載コンテナをCYで受戻し、海貨上屋等でデバンニングおよび輸入通関手続を済ませてから個々の荷主へ引渡すのである。したがって、C型に、海外に拠点を有するインターナショナル・フレート・フォワードヤーが複合運送人(混載業者)として国際複合一貫輸送を行う可能性が存在する。

前節の輸入コンテナ貨物の動向において述べたように、デバンニングの行わ

れる施設別貨物量は、海貨業者倉庫38.8%、公共上屋 9.1%、一般倉庫 20.3%であり、その合計貨物量は全体の68.2%となる。このうち、大手メーカー等が自社倉庫代りに契約を結んで利用し、そこまでコンテナ扱いで実入りコンテナを運送し、デバンニングを行うというパターンⅠに属するものが22.2%ある。したがって、パターンⅡの貨物量は全体の46.0%となる。一方、輸入コンテナ貨物のうち、混載されている貨物量は9.6%であり、CFS (on-dock および off-dock) でデバンニングされた貨物が 5.4% であるから、パターンⅡ・C型の混載貨物量は 4.2% であり、A型とB型の合計は 41.8% と考えられる。

(c) パターンⅢ

パターンⅢは LCL 貨物の輸入流通の一つで、固有の個品運送形態である。輸出地の CFS で複数の輸出者の小口貨物をコンテナ単位にまとめて混載し、本邦に陸揚げされた混載コンテナを、CFS でデバンニングした後、個々の荷主（輸入者）の依頼にもとづいて海貨/通関業者が CFS から当該貨物を受戻し、保税運送（OLT）手続によってこれを海貨上屋等に搬入し、そこで輸入通関手続を行ってから、荷主に貨物を引渡す。⁴⁰

(d) パターンⅣ

パターンⅣは、同じく LCL 貨物の輸入流通で、上記パターンⅢと同様に小口貨物を混載したコンテナが船卸しされ、CY で搬入届が済んだ後、当該コンテナが CFS に移され、そこでデバンニングと輸入通関手続が行われるものである。CFS には、コンテナが船卸しされたコンテナ・ターミナル内に設置された on-dock CFS とその外にある off-dock CFS とがあるが、後者の場合には、CY から CFS まで保税運送（OLT）手続によりコンテナ貨物を運送しなければならない。⁴¹

前記調査報告書によると、昭和60年10月の調査時において on-dock CFS でデバンニングされた貨物量は全国平均で3.1%（53年、9.5%）、その他 off-dock CFSにおける2.3%（同、1.5%）があり、パターンⅢおよびⅣの貨物量は合計

で 5.4% (同, 11.0%) とみなされる。主要船卸港別では、東京港 7.9% (同, 9.5%), 横浜港 5.6% (同, 8.2%), 神戸港 8.9% (同, 12.0%), 大阪港 5.9% (同, 14.1%) となっており、いずれも前回調査時よりも著しく減少している。

注② 輸出入コンテナ貨物の流通パターン別分析は、日本貿易関係手続簡易化協会 (JASTPRO) の制度・手続特別委員会の委員長として昭和59年～昭和61年に実施した東京、横浜、名古屋および神戸各港におけるコンテナ貨物流通調査に基づく。同調査結果は次の報告書に纏められている。日本貿易関係手続簡易化協会「昭和59年度制度・手続特別委員会報告書——コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(輸入)」1985年3月。同「昭和60年度制度・手続特別委員会報告書——コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(輸出)」1986年3月。同「昭和61年度制度・手続特別委員会報告書(I)——コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(分析編)」および「同委員会報告書(II)——コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(資料編)」1987年3月。

③ 輸出貨物のコンテナ扱い。コンテナを利用して輸出(積み戻しを含む)される貨物をコンテナに詰めたまま輸出申告し、許可を受ける場合の取扱いを「コンテナ扱い」という。コンテナ扱いは、次に掲げる条件を満たす貨物で、検査の必要性が少なく、かつ検査を実施する場合に支障がないものについて認められる。①当該貨物の輸出者およびその代理人が通関手続上十分な知識および信用を有すると認められること、②複数輸出者に係る貨物が同一コンテナに詰められるものでないこと、③当該貨物が港頭地区においてコンテナに詰められるものでないこと、④当該貨物のコンテナへの詰込みに際し、税関長が認めた公認検定機関により品名、数量等の確認および施封が行われるものであること。

③1 JASTPRO「昭和61年度制度・手続特別委員会報告書(I)——コンテナ貨物流通の港湾における実態調査(分析編)」1987年3月、8～13頁参照(パターンⅠの標準的な作業手順および輸出手続)。

③2 前掲書、13～18頁参照(パターンⅡ(A)型の標準的な作業手順および輸出手続)。

③3 前掲書、18～20頁参照(パターンⅡ(B)型の標準的な作業手順および輸出手続)。

③4 前掲書、20～23頁参照(パターンⅡ(C)型の標準的な作業手順および輸出手続)。

③5 前掲書、26～30頁参照(同報告書ではパターンⅣとして説明されているが、本稿に述べるパターンⅢに相当するもので、その標準的な作業手順および輸出手続の説明)。

③6 前掲書、23～26頁参照(同報告書ではパターンⅢとして説明されているが、本稿に述べるパターンⅣに相当するもので、その標準的な作業手順および輸出手続の説明)。

- (37) 輸入貨物のコンテナ扱い。輸入された貨物をコンテナに詰めたまま輸入申告し、許可を受ける場合の取扱いを「コンテナ扱い」という。コンテナに詰めたまま輸入申告される貨物については、次の条件が満たされている場合に認められる。①当該貨物の輸入者およびその代理人が通関手続を的確に行うことについて十分な信用を有すると認められること、②他の輸入者の貨物と混載されていないこと、③内蔵貨物の積付状況説明書、その他の書類（インボイス等）により品名および数量が明らかであること、④コンテナに詰められたままの状態内で内蔵貨物の検査を行うのに支障がないと認められる貨物であること。
- (38) JASTPRO「昭和61年度制度・手続特別委員会報告書(Ⅰ)」1987年3月、55～58頁参照（パターンⅡの標準的な作業手順および輸入手続）。
- (39) 前掲書、59～62頁参照（パターンⅡの標準的な作業手順および輸入手続）。
- (40) 前掲書、65～68頁参照（同報告書ではパターンⅣとして説明しているが、本稿に述べるパターンⅢに相当するもので、その標準的な作業手順および輸入手続の説明）。
- (41) 前掲書、62～65頁参照（同報告書ではパターンⅢとして説明されているが、本稿に述べるパターンⅣに相当するもので、その標準的な作業手順および輸入手続の説明）。

5. コンテナ貨物に関する貿易取引条件の検討

(1) 貿易取引条件の機能

貿易契約の締結にあたって大切なことは、引渡提供の場所・時・方法を明確にすることである。特に引渡提供の場所は、原則として、売買当事者間における約定品の危険と費用負担の分界点であり、価格を決定するためにも重要である。

(a) 売買当事者間の危険負担の分界点

一般に、物品は売買契約の成立時またはその後に売主の所有から買主の所有するものとなるが、通常、売主の占有を離れて買主に直接引渡されるか、または運送人その他の受寄者の手を経て買主の占有に移されるのであるから、その間の特定の場所を売買当事者間の危険負担の分界点とし、それ以前においては物品の危険は売主に帰属し、それ以後は買主がこれを負担するのが当然である

と考えられる。所有者は少なくともその物品を所有するところから生ずる利益を享受しうると同時に、その滅失・損傷の危険を負担しなければならないからである。英米の物品売買法は危険の移転について次のような原則的规定を設けている。⁴³「他に別段の合意がなければ、物品はその所有権が買主に移転するまでは売主の危険負担に属するが、その所有権が買主に移転されたときは、引渡がなされた与否にかかわらず、買主の危険負担に属する。」

そこで、約定品に危険が生じたとき、何れの当事者がこれを負担すべきかを決定するには、その発生の時点において所有権が既に売主から買主に移転したか否かが問題となる。危険が何時売主から買主に移転するかは、他に当事者間の特約がなければ、所有権移転の原則から推定することができる。英米の物品売買法においては、①物品が特定するまで所有権は移転せず、また②特定を生じた以後（特定物または確定物の）所有権は当事者の意思により移転する、という所有権移転に関する二大原則が規定されている。⁴³ 所有権移転に関する当事者の意思を確定するためには、契約の内容、当事者の行為、取引慣習および四囲の状況を考慮しなければならない。⁴⁴ しかし、これを考慮しても当事者の意思を確定しえぬときは、当該売買法に規定されている推定規則に従ってこれを確定する。⁴⁵

この推定規則によると、他に別段の合意がなければ、売主が契約に従って約定品を引渡しうる状態 (in a deliverable state) に置くために必要な一切の行為を完了したとき、その物品の所有権が売主から買主に移転する。したがって、契約に従って約定品が引渡しうる状態に置かれたときに危険が買主に移転するといえる。引渡しうる状態に関する売買法の定義⁴⁶は、買主の引渡受理義務が生ずる側からとらえているが、反対に売主の引渡提供義務が完了する面からみることもできよう。すなわち、売買契約上売主に対して物品を引渡提供するために幾多の行為を義務として課している場合、かかる行為が全て完了したときは、約定品は引渡しうる状態に置かれたといえることができるし、そのときに

原則として当該物品の所有権と危険が買主に移転したと推定しうる。また反対に、売主のなすべき行為がまだ一つでも残っているときは、約定品はまだ引渡しうる状態に置かれておらず、その所有権と危険はまだ売主のもとにとどまっていると推定される。⁶⁴⁾

(b) 売買当事者間の費用負担の分界点

次に、売主の負担すべき費用について、英米の物品売買法は、「他に別段の合意がなければ、物品を引渡しうる状態に置くための費用とこれに附随して生ずる雑費用は、売主がこれを負担しなければならない」旨を規定している。⁶⁵⁾ この規定は、これと異なる合意がなければ、物品を引渡しうる状態に置くために要する費用を売主が買主に請求しえぬようにするもので、もし買主がやむをえずそのような費用を支払ったときは、買主は売主からこれを取り戻すことができる。引渡しうる状態に置くための費用を売主が支払うことは、売主の物品引渡義務の一部を構成する。そこで、もし売主がそれを支払わぬときは、売主は物品引渡の用意と意思のあることを主張しかつ立証することができないので、買主は物品を受領する義務がない。⁶⁶⁾

上記の売買法の規定は、引渡費用それ自体については言及していないが、引渡を行うことに附随する費用（引渡提供に関する費用）は売主に帰属し、引渡に対する準備またはこれを受けるための費用（引渡受理に関する費用）は買主が負担するというのが原則である。売主の引渡提供の義務が完了したとき、物品は引渡しうる状態に置かれるのであり、原則として売主はそれまでに生ずる一切の費用を負担しなければならない。これらの費用は当然価格の中に含まれる。また、引渡提供がなされたら、その後における買主の引渡受理に関する費用は買主が負担するので、これらの費用は原則として価格の中に含まれない。

そこで、売買契約に引渡所場を指定し、引渡提供に関する売主の義務および関連費用を検討して、その場所で引渡す値段を取り決めるべきであるが、契約の都度このような義務および費用を反復して明示する代りに、貿易取引では、

引渡場所と運送手段（運送人を介して引渡がなされる場合）を組合わせて、例えば横浜港本船渡条件（FOB Yokohama）、ロンドン港着船渡条件（Ex Ship London）という定型取引条件を利用して簡潔に契約内容を表示し、その取引値段を本船渡値段（FOB Price）、着船渡値段（Ex Ship Price）と呼ぶ慣習が発達した。そこで、取引条件である FOB, Ex Ship などの用語は、通常、採算条件として価格条項の中で用いられている。ある採算条件、例えば“FOB Yokohama”条件で価格が示され、他にこれと矛盾する明示条項がなければ、その採算条件から当該価格に当然含まれると考えられる費用は売主の負担すべきものであり、したがって、これらの費用（税金、料金、手数料等）を結果として生ぜしめる行為は、その採算条件で物品を提供する売主の最小限の義務であると推定される。また上記のごとく、引渡提供後買主の引渡受理に関する費用は買主の負担であり、価格には含まれない。しかし例外として、運賃込条件（C&F）、運賃保険料込条件（CIF）、輸送費済み条件（DCP）、輸送費・保険料済み条件（CIP）がある。これらはいずれも積地売買条件で、売主が当然負担すべき費用は船積港における本船への積込または出荷地における最初の運送人への引渡がなされるまでの費用であり、引渡提供後の運賃や保険料は本来は買主に帰属する費用であるが、慣習により売主が仕向地までの運送や保険の手配を行い運賃や保険料を支払うので、特にこれらの費用が価格の中に含まれていることを表示する形式の用語となっている。

以上述べたように、原則として、売主は契約に従って物品を引渡しうる状態に置くまでその物品に関する危険と費用を負担しなければならない。引渡しうる状態に置かれたならば、買主側に引渡受理の義務が生ずる。買主が引渡受理をしないために生じた費用および危険は買主に帰属する。英米の物品売買法に定める「引渡しうる状態」に相当するものとして、インコタームズとアメリカ貿易定義では、「買主の自由にゆだねる」（at the disposal of the buyer）という文言を用い、またアメリカ統一商法典（第 2 編売買）においては、「買主

の処分しうる状態におく」(at the buyer's disposition) という文言が使用されている。売主の引取提供に関する義務が完了し、物品がこのような状態に置かれたことをもって、原則的に、売買当事者間の危険と費用負担の分界点とみることができる。インコタームズやアメリカ貿易定義のような統一規則には、FOB, CIF 等の貿易取引条件のもとに売買当事者のなすべき最小限の義務が箇条書きに列挙されており、これに関連して各当事者の負担すべき費用および危険の移転する場所・時が具体的に示されている。このような統一規則を解釈基準として契約に適用する旨を明示的に合意することにより、当事者の負担すべき危険と費用の範囲を明確にすることができる。

(c) 積地売買条件と揚地売買条件

物品の引渡提供方法は、約定品を移動することなく行う静止型と、契約にしたがって物の運送を伴う移動型に分けることができる。工場渡条件(ex works)は静止型に属する。後者の引渡履行は売買当事者間に運送人が介在して行われるので、引渡提供が出荷地で行われるかまたは仕向地で行われるかにより、積地売買条件と揚地売買条件に細分される。定型取引条件を分類するにあたり、その引渡履行地が輸出国であるか輸入国であるかにより、前者を積地売買条件、後者を揚地売買条件とするのは売買契約上無意味である。また、約定品が引渡場所において貨車や船舶に積込まれるか、荷卸しされるかにより、前者を積地売買条件、後者を揚地売買条件とする分類も不正確である。

前述のように、売買契約上は、契約にもとづいて約定品が移動する場合、運送に伴う費用と危険を何れの当事者が負担するのか、これらは価格の中に考慮されているか否かという問題が生ずるであろう。引渡提供場所が約定品の移動開始場所(出荷地)または終了場所(仕向地)のどちらであるかにより、前者を積地売買、後者を揚地売買と呼ぶのである。例えば、FOB 条件は、契約により、そのあとに明示される場所がその契約における約定品の移動開始場所(出荷地)になるときと、移動終了場所(仕向地)になるときがある。前者の

場合は積地売買条件であり、後者の場合は揚地売買条件である。積地売買か揚地売買かにより、売主の引渡提供の場所、危険・費用負担の分界点、代金支払請求権や物品受領請求権などの生ずる時点が異なるので注意しなければならない。

(2) コンテナ貨物流通パターン別貿易取引条件

第3節で述べたわが国の輸出入コンテナ貨物の実態と前節の輸出入コンテナ貨物の流通パターンにもとづいて、流通パターン別にコンテナ貨物に関する貿易取引条件を検討する必要があると考える。わが国の輸出入コンテナ貨物量の各流通パターンに占める構成比は、次表に示すように、昭和53年と昭和60年の調査時点で変化している。

パターンⅠは輸出入とともに増加の傾向がみられるが、この場合には国際複合一貫輸送のメリットを活用した大手直貿メーカーの輸出（販売）または輸入（買付）条件としての貿易取引条件を考えなければならない。パターンⅡのA型とB型の構成比は不明であるが、その合計は輸出入いずれも減少している。このうち、A型の貨物について、大手商社の国際複合一貫輸送体制にもとづく貿易取引条件が考えられよう。C型は輸出入ともに増えているが、ここにはイ

表-1 コンテナ貨物量の流通パターン別構成比の推移

	輸出コンテナ貨物		輸入コンテナ貨物	
	53年	60年	53年	60年
パターンⅠ	25.3 %	32.6 %	36.9 %	48.9 %
パターンⅡ	60.4	60.4	52.1	46.0
A型およびB型	53.3	49.7	48.4	41.8
C型	7.1	10.7	3.7	4.2
パターンⅢおよび パターンⅣ	14.3	7.0	11.0	5.4
計	100.0	100.0	100.0	100.0

ンターナショナル・フレート・フォワードャーによる国際複合一貫輸送が存在する可能性があり、このような国際複合運送人を利用する貿易取引条件が考えられる。パターンⅢとⅣとの割合は、不明であるが、CFS 貨物（LCL 貨物）は輸よう出入ともに著しく減少している。特にパターンⅣの貨物が減っている。パターンⅡ・C 型の貨物を含めて、これらの貨物は、一部の例外を除いて、小口貨物の売買契約の目的物であり、これに関する貿易取引条件はパターンⅠとは当然異なるものである。

(a) パターンⅠの貿易取引条件

パターンⅠの場合、輸出貨物はメーカー倉庫等でバンニングされ、コンテナ扱いで CY に搬入され、そこでヤード通関を済ませて船積みされるのであり、また輸入貨物は CY に陸揚げされた後、ヤード通関を済ませてコンテナ扱いによりメーカー倉庫等に搬入され、そこでデバンニングされる。ここに、コンテナ輸送の本質ともいうべき door-to-door の複合一貫輸送がみられ、これを担当する国際複合運送人が存在するかにみえるが、大手直貿メーカーが海外工場、倉庫等の支店・子会社との間に製品・部品を反復継続的に取引するために、それぞれ自社の国際複合一貫輸送体制を整備しているものであり、ここには、いわゆる common carrier としての国際複合運送人は介在する余地がないと思われる。

そこで、もし売主（輸出者）であるメーカーが自社の合理的な物流計画にもとづいて、海外仕向地までの物品の輸送および各種手続について詳細な計算を行い、これによって有利な価格採算をするならば、その貿易取引条件は FRC, DCP または CIP のような積地売買条件でなく、輸入国内の指定仕向地までコンテナ詰めのまま持込んで引渡す揚地売買条件でなければならない。これは、第2節に述べたように、「(買主営業所まで) コンテナ詰め持込渡条件」[Free Delivered in Container...(named buyer's premises)...] という用語で表示するのが適切である。

あるいは、買主（輸入者）であるメーカー、荷主等が製品、部品、原料等を door-to-door の複合一貫輸送により海外生産者/供給者等から有利な買付けを行うときは、持込渡条件のような揚地売買条件でなく、反対に輸出国内の売主（供給者）の工場でコンテナ貨物を受取り、買主の危険と費用負担で自社の工場/倉庫までの国際複合一貫輸送を担当しなければならない。この場合の国際複合一貫輸送は、上記の輸出の場合と同様、特定メーカーと海外工場・子会社等との間に設けられた合理的物流システムにもとづいて行われるものであるから、industrial carrier の性格のものである。この積地売買条件は、「(売主工場等における) コンテナ詰込み渡条件」[Free in Container...(named seller's premises)...] または「(指定引渡場所における) 運送人渡条件」[Free Carrier...(named point)...] を用いるのがよいであろう。

(b) パターンⅡの貿易取引条件

(i) パターンⅡ・A型

パターンⅡは既述のようにA型、B型、C型により若干異なる性質がみられる。A型とB型のそれぞれの構成比は不明である。A型の場合、特定のメーカーまたは商社の大口貨物が反復継続的に港頭地区にある特定の海貨上屋/流通センター等に搬入され、そこで輸出通関手続およびバンニングを行ってCYに搬入するか、あるいはCYに陸揚げされたコンテナ貨物を当該海貨上屋等に搬入し、そこでデバンニングしてから輸入通関手続を行うものである。

大手直貿メーカーが、パターンⅠによるのではなく、パターンⅡ・A型のコンテナ貨物を取扱うことがある。パターンⅠの場合は、内陸工場から自社製品をコンテナ扱いで輸出する例にみられる。これに対して、パターンⅡ・A型の場合は、国内各下請メーカーから部品・素材等を港頭地区の指定海貨上屋/流通センター等へ直接搬入させて、そこで仕向地別に仕分け等を行い、輸出通関手続およびバンニングを行ったり、あるいは、海外から輸入した製品、部品等を港頭地区の指定海貨業者の倉庫等でデバンニングおよび輸入通関手続を済ま

せ、内国貨物として蔵置し、輸入者（荷主）の生産、販売計画にもとづいて必要とする種類・数量の貨物の組合わせ、ラベリング、コンディショニング等を整えて供給する配送センター等にその例がみられる。

この型の貨物を取扱う大手商社の一部に国際複合運送活動が活発にみられ、2～3年前から国際複合運送企業の設立が相次いで行われている。商社系 NVO は、その取扱う貨物が自社系列の取引に関するものに限られている点から、大手直貿メーカーの国際複合運送活動と同様に common carrier ではなく、むしろ private merchant carrier というべき性格のものである。パターンⅡ・A 型のコンテナ貨物は、通常、本邦の大手メーカー/商社とその海外生産/販売（または買付）拠点にある支店、子会社等の間に展開されるいわゆる企業間取引の対象となる貨物である。このような当事者間の取引の場合には、国際複合一貫輸送のメリットを活かした貿易取引条件を利用すべきである。すなわち、輸出販売は、輸入国内の指定場所（買主の営業所、倉庫等）で引渡す「コンテナ詰め持込渡条件」[Free Delivered in Container...(named buyer's premises in the country of importation)...] で契約を結び、輸入買付は、輸出国/供給国内の指定場所（売主の工場、倉庫等）で引渡提供を受ける「コンテナ詰込み渡条件」[Free in Container...(named seller's premises in the country of exportation)...] または「運送人渡条件」[Free Carrier...(named point)...] を用いるのがよい。

(ロ) パターンⅡ・B型

パターンⅡ・B 型の場合、港湾における輸出または輸入の作業手順は A 型と基本的に同じである。貿易企業の経営規模からいっても B 型および C 型のコンテナ貨物を取扱う企業数は多く、この点において、これらの型の貨物の取引は、パターンⅠまたはパターンⅡ・A 型と異なり、在来貨物の取引と同様、積地売買条件を原則として営まれる。もちろん、海外にストック・ポイントを有し、現地でディストリビューション活動を担当する現地法人を持っている輸出者は、

上記の A 型の揚地売買条件で輸出するのが好ましいけれども、海外支店等のルートを通さない買主と契約を結ぶときは、従来通りの積地売買条件を利用するのが、取引上安全である。この場合には、在来貨物と同様、船荷証券を中心とする船積書類を提供し、これと引換えに代金回収を図るため、取引条件は船積地の CY を引渡提供場所とする「輸送費済み条件」[Freight/Carriage Paid to...(named point of destination)]あるいは「輸送費・保険料済み条件」[Freight/Carriage and Insurance Paid to...(named point of destination)]のいずれかがよい。輸入の場合も同じである。

(イ) パターンⅡ・C 型

この型の貨物の輸出入業者は中小企業で、荷主あたり 1 回の取引数量は 1 ～ 10M³ の小口貨物である。既述のように、C 型は海貨業者が複合運送人（混載業者）として国際複合一貫輸送を営む場合の典型的な手続である。荷送人（荷主）が複合運送人（海貨業者が兼業する場合が多い）指定の港頭地区にある海貨上屋等に貨物を搬入するとともに、複合運送証券の記載項目、貨物の明細、輸送特記事項等を記入した船積依頼書（shipping instruction）を提出して船積を依頼する。個々の荷主の貨物の輸出通関手続が済むと、複数の異なる荷主の貨物を同一コンテナに混載する。複合運送人（海貨業者）は混載コンテナを CY に搬入し、船会社から船荷証券（Container B/L）を発行してもらう。一方、複合運送人は個々の荷主（輸出者）に対し、貨物を受領した後、船積依頼書の指示事項にもとづいて当該受託貨物の複合運送証券（Combined Transport B/L；CT B/L）を発行する。この複合運送証券は、船会社発行の船荷証券（Master B/L）と対比して House B/L（Forwarder's B/L；FBL）ともいわれ、輸入国の荷渡地において荷主（荷受人）が複合運送人（海貨業者）から貨物を受戻す際に使用される。

したがって、この型の貨物の引渡場所は、輸出国の船積地にある指定海貨業者倉庫か、あるいは輸入国の陸揚地にある指定海貨業者倉庫のいずれかという

ことになるが、完全・確実な契約履行という観点から積地売買条件が望ましいと考えられる。この場合の取引条件は、船積地の指定海貨業者（複合運送人）へ約定品を引渡すことをもって引渡提供とする「輸送費済み条件」（DCP）か「輸送費・保険料済み条件」（CIP）である。しかし、これらの貿易取引条件では、売主（輸出者）が約定品を指定仕向地まで送付するための運送契約を結び、最初の運送人（複合運送人）の管理下に約定品を引渡したとき引渡提供がなされたことになるが、この取引条件では引渡場所は明示されず、指定仕向地が明示される。また、売主がB/Lその他の運送書類を買主に提供する義務を負う場合には、当該書類を提供することにより売主の義務が終了するのであるが、信用状に異なる定めのないかぎり、上記の運送書類(Forwarder's B/L; FBL)は、当該書類が運送人としてまたは記載運送人の代理人として行動する Freight Forwarder によって発行されたことが示されている場合を除いて、銀行により拒絶されることに注意しなければならない。⁶⁰

英国経営協会 (the British Institute of Management) の物流管理センター (the Centre for Physical Distribution Management) が実施した英国企業の輸出取引の実態に関する調査報告の中で、持込渡条件の取引が強調されているのは興味深いことである。⁶¹「極めて多数の英国の会社は、——とりわけ中小規模の会社は、——いまだに工場渡値段であるとか出荷地値段 (shipping point price) を見積っている。このような旧式な価格見積り方式のために欧州市場において英国商品の輸出機会を逃がしている。殆んどの欧州大陸の競争相手が EEC 域内の顧客に対して持込渡値段で見積りを行っているのに対して、英国でこの方法をとっているのは約20%の企業だけである。工場渡条件で売るとは輸出機会を喪失する結果をもたらす。持込渡条件の売買によって、輸出者は市場における競争価格を決定し、輸出市場を拡大することができる。」以上が、当該報告の骨子である。

揚地売買条件である持込渡条件で輸出することは、どのような規模の企業で

も出来ることでない。しかし、輸入国内の指定場所までの運賃・保険料等を含めて価格を見積ることはできる。しかも、国際複合一貫輸送を利用し、最初の運送人に約定品を引渡したとき、売主は代金請求権にもとづいて運送書類等と引換えに代金を回収することができ、また買主は指定仕向地において約定品を受取ることができれば、当事者双方にとって好ましいことである。このためには、DCP 条件や CIP 条件のような積地売買条件ならびに複合運送証券（特に、Forwarder's B/L; FBL）の利用について検討する必要がある。

(c) パターンⅢおよびⅣの貿易取引条件

パターンⅢおよびⅣの貨物はいずれも CFS 貨物（殆んどが LCL 貨物）であり、表-1 にみられるように、昭和 53 年と 60 年の両調査時点の間にその貨物量の全体に占める構成比が著しく減少している。京浜港における現場訪問（聴取）調査では、特にパターンⅣの貨物量の急激な減少傾向を裏付ける報告があったが、既述のようにパターンⅣは変則的なものであるから、国際コンテナ輸送の定着に伴って、本来の流れに戻りつつあるという現象ではなかろうか。その分だけパターンⅢまたはパターンⅡ・C 型の貨物量が増えるものと思われる。

いずれにせよ、CFS 貨物に関する貿易取引条件を考える場合、輸出国の船積港 CFS を引渡場所とするか、輸入国の陸揚港 CFS を引渡場所とするかをまず決めなければならない。現行の引渡・支払に関する制度から判断すると、船積港 CFS を引渡履行地とするのが一般的である。この場合、「(指定船積港) CFS 渡条件」[Free CFS...(named port of shipment)...] あるいは「(指定船積港) 運送人渡条件」[Free Carrier...(named port of shipment)...] が先ず考えられるが、これらの貿易取引条件では、買主が運送の手配を行い、売主は買主指定の運送人に約定品を引渡さなければならないのである。次に考えられるのは、売主が仕向地（輸入国の指定陸揚港）までの運送の手配を行い、貨物を運送人に引渡して運賃を支払い、運送書類を買主に提供するという積地売買条件である。すなわち、「(指定仕向地までの) 輸送費済み条件」[Freight/Car-

riage Paid to...(named point of destination)...] または「(指定仕向地までの) 輸送費・保険料済み条件」[Freight/Carriage and Insurance Paid to...(named point of destination)...] である。これらは、船積港(履行場所)が明示されないが、積地売買条件であり、在来貨物の C&F 条件および CIF 条件と同様、船荷証券による引渡、これと引換えに支払が行われる。そこで、パターンⅢ(およびⅣ)の貨物の売買当事者にとっては、DCP 条件または CIP 条件を利用するのが適切であると考ええる。

注(42) Sale of Goods Act, 1979 (以下, S.G.A. と略称), § 20. Uniform Sales Act (以下, U.S.A. と略称), § 22.

(43) S.G.A. §§ 16 and 17(1). U.S.A. §§ 17 and 18 (1). U.C.C. § 2-401(1).

(44) S.G.A. § 17 (2). U.S.A. § 18 (2).

(45) S.G.A. § 18. U.S.A. § 19. U.C.C. § 2-401 (2) and (3).

(46) S.G.A. § 61(5). U.S.A. § 76(4).

(47) Williston, On Sales, Vol. 2, § 278, p. 77.

(48) S.G.A. § 29 (6). U.S.A. § 43 (5). この規定はフランス民法(第1608条)の規範にもとづくものであるといわれる。Williston, *op. cit.*, § 456. Story, Sales, § 297 (a). なお, U.C.C. (Art. 2 Sales) にはこれに相当する規定がない。

(49) Benjamin, On Sale, 7th ed., p. 712.

(50) 1983年荷為替信用状に関する統一規則および慣例 (ICC Publication No. 400), 第25条 d 項。

(51) *The Times*, Wednesday January 9, 1985, p. 15.

6. 結 語

コンテナ輸送時代を迎えて、在来船輸送時代に発達した現行の貿易取引条件——例えば, FOB, C&F, CIF 条件——は種々の点で不十分と考えられるので, ICC は, 1953年インコタームズを改訂し, 1980年に「運送人渡条件」[Free Carrier...(named point)], 「輸送費済み条件」[Freight/Carriage Paid to...(named point of destination)], および「輸送費・保険料済み条件」[Freight/Carriage and Insurance Paid to...(named point of destination)] の3つ

のトレード・タームズを制定した。既述のように、これらの新しい貿易取引条件はいずれも積地売買条件であり、在来貨物の FOB, C&F, CIF 条件にそれぞれ対応するような関係にある。しかし、在来貨物の取引条件とコンテナ貨物のそれとの相違点は、前者の引渡提供が「本船への船積」であり、後者のそれが「運送人への引渡」であるというだけではない。後者の場合には、バンニングまたはデバンニングという在来貨物にない作業がある。

わが国の貿易貨物のコンテナ化の急速な発展は、荷役時間の短縮と船腹稼働率の向上という船会社側の理由ならびに、わが国産業のいわゆる「重厚長大」型の大量生産時代における国際物流の近代化・合理化の達成という荷主側の要請によるものである。即ち、荷主の立場から、出荷段階で最適のユニットに貨物をまとめ、途中でユニットを変えることなく最終仕向地の荷受人に引渡すことにより流通コスト面におけるコストダウンを図る方策を具体化したのが、コンテナを用いたユニット・ロード・システムによる複合一貫輸送である。

従来の貿易貨物の国際流通においては、港湾がその起点・終点として重要な機能を果たした。しかし、複合一貫輸送の要請から、コンテナ貨物のバンニングおよびデバンニングの施設がコンテナ・ターミナル (CY, CFS) から内陸のインランド・デポやメーカー倉庫等に拡大し、貿易貨物の国際流通の起点・終点が大きく変った。他方、大手メーカーや商社の海外事業活動が一層活発となり、海外生産・販売 (買付) 拠点の拡大が同一グループの企業内取引を増大させて、その金額は1970年代後半には世界全体の輸出額の半分に及ぶにいった。企業内取引において、国際複合一貫輸送が重要な役割を演ずることは説明を要しないが、これを利用してそのメリットを享受するためには、従来のように輸出契約は積地売買条件に拠るのではなく、持込渡条件のような揚地売買条件に基づいて、反対に輸入契約は積地売買条件で締結しなければならない。

これまでの貿易取引においては、物品売買活動 (商流) が重要視され、売買契約成立後、契約に従って約定品を船積地において的確に引渡提供することが

主体であり、仕向地までの物品運送活動（物流）は付帯的に考えられていた。これに対して、コンテナリゼーションの進展を契機として、door-to-door の複合一貫輸送が物流コストの大幅削減を可能にするところから、商流と物流を有機的に結合させた流通システムの組織化を図る貿易企業が特に1984年米国新海事法施行後出現してきた。従来の個品運送貨物の取引形態に類似したパターンのコンテナ貨物の場合は、FRC, DCP または CIP 条件のような積地売買条件が望ましいと思われるが、パターンⅠおよびパターンⅡ・A 型に該当する大口コンテナ貨物の取引については、このような流通システムとインダストリアル・キャリアー的運送を背景として、例えば、輸入国内の指定場所で引渡提供を行う「コンテナ詰め持込渡条件」による輸出販売契約、あるいは輸出国内の指定場所で引渡提供を受ける「コンテナ詰込み渡条件」による輸入買付契約を検討することが大切である。

（昭和62年8月 脱稿）